Наши Вести

НЕЗАВИСИМЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ. ФЕВРАЛЬ 2013.

ТОЧАТ ГРАНИТ…КИЛОМЕТРЫ

Кто поможет настоящему полесскому Клондайку со значительными запасами стратегического сырья выйти на зарубежные рынки?

Казалось бы, сама природа пошла навстречу человеку, подарив ценнейший строительный материал. Но, тем не менее, в начале столетия предприятие было на грани закрытия — не хватало оборотных средств, оборудование износилось до крайности, увольнялись рабочие и специалисты. В апреле 2004 года завод посетил Президент страны Александр Лукашенко, который согласился помочь с приобретением в лизинг карьерных самосвалов, автопоездов и другой необходимой техники.

Мощный импульс для своего развития коллектив использовал сполна. Смонтирована новая линия дробления, на остальных проведена коренная реконструкция. Усовершенствована технология производства, внедрен спутниковый мониторинг на транспортном участке. Вместо отходов от утилизации боеприпасов для проведения взрывных работ — а это необходимый компонент добычи щебня — начали использовать более удобные и эффективные жидкие взрывчатые вещества.

За несколько лет почти втрое возрос выпуск продукции, на треть увеличилась рентабельность. Предприятие перешло на работу в две смены и без выходных. В родные места возвращается молодежь, а квалифицированные кадры готовят сейчас сами в полесских учебных заведениях. До 2,5 тысячи человек приросло население самих Глушковичей, где начался настоящий бэби-бум. Точных цифр по самому поселку мы не имеем, но в прошлом году число родившихся в сельской местности в Лельчицком районе увеличилось почти на четверть.

Вроде бы налажено прибыльное производство на градообразующем предприятии, прирастает, благоустраивается сам агрогородок Глушковичи, но чувство неудовлетворенности у руководителей завода, да и у большинства местных жителей остается. И здесь нельзя не остановиться на некоторых особенностях этого благодатного полесского уголка…

Лельчицкий район — один из крупнейших в республике. Его площадь составляет 322 тысячи квадратных километров, но заселен он довольно редко. Бывает, от деревни до деревни — 20—30 километров и больше ни одного хуторка, только луга и леса. Кстати, места здесь богатые живностью и ягодой: клюквой, черникой, малиной. А грибы собирают мешками, их количество измеряют багажниками автомобилей.



И места грибные искать не нужно, они тут везде.

Одно довольно существенное неудобство для населения и производственников — отдаленность железной дороги. Из Глушковичского месторождения груженные строительным камнем «МАЗы» везут продукцию более чем за сотню километров к ближайшей железнодорожной станции в Житковичи. За время пути белорусский щебень становится воистину золотым. Так, в минувшем году затраты на перевозку составили 36 миллиардов рублей!

Целесообразность строительства Полесской железной дороги рассматривалась и просчитывалась еще в 1990-м, затем в 2008-м и 2009 годах. И непонятно, почему проект вновь ложился «под сукно». Этот острый вопрос был в центре внимания и на недавнем внеочередном заседании Гомельского облисполкома, где также не смогли прийти к консенсусу.

По мнению первого проректора Белорусского государственного университета транспорта

(продолжение на 2-ой стр.)

Виктора Негрея, железнодорожная ветка Глушковичи—Лельчицы—станция Михалки протяженностью 126 километров — это тот «становой хребет», который вытянет на себе весь регион. Ученый уверен, что дорога даст и огромный косвенный эффект. Она загрузит 400 километров уже существующих путей сообщения, послужит толчком для отечественных и иностранных инвестиций в индустриальное развитие Полесья.

У заместителя начальника Белорусской железной дороги *Владимира Стромука* свои доводы. Он считает, что строительство дороги экономически невыгодно и вложенные средства не оправдаются.

Здесь, конечно, можно продолжать спорить, но конкретные факты говорят сами за себя…

По расчетам геологов, на Глушковичском месторождении в бассейне «Крестьянской нивы» имеется возможность прироста на площади более 200 гектаров и 130 метров в глубину, а это — миллиардные запасы. Их достаточно для работы предприятия приблизительно на 400 лет!

Как отметил в разговоре с корреспондентом «БН» заместитель председателя комитета экономики Гомельского облисполкома *Виктор Ходько*, уже разработан инвест-проект строительства нового



завода мощностью 4 миллиона кубических метров щебня в год. Инициатор проекта — предприятие «Гомельдорстрой». Новое производство планируется разместить на отдельной площадке, не останавливая действующее предприятие. Стоимость инвест-проекта — 350 миллионов долларов, включая строительство железной дороги.

В работе сегодня и проект по монтажу новой линии дробления. В соответствии с инвестиционным договором возведением объекта занимается иранская компания, объем инвестиций составляет 10 миллионов евро. Проектная мощность производства — миллион кубических метров товарного щебня в год. Проект планируется реализовать к 2015 году.

В Глушковичах также планируется возобновить добычу облицовочного камня на карьере «Надежда», которая была приостановлена в 1995 году, а сам карьер затоплен. Именно отсюда родом серые с белыми разводами гранитные плиты, которые использованы для оформления станций минской подземки и отделки храма Христа Спасителя в Москве.

В Беларуси сейчас гранитный облицовочный камень, а также брусчатка не производятся, а закупаются за валюту, хотя раньше отправляли ее на экспорт с тех же Глушковичей. Специалисты изучили европейский опыт строительства таких заводов, уже выбрано оборудование, проведен тендер по его закупке, подготовлена проектно-сметная документация. На протяжении текущего года «Белгеология» проведет доразведку и переоценку месторождения.

Несомненно, вся эта продукция будет востребована у строителей и дорожников, она широко используется при изготовлении бетонных смесей в стройиндустрии, выпуске железобетонных конструкций. Большой интерес к твердым щебеночным и гранитным породам давно проявляют и производители дальнего и ближнего зарубежья. Но не следует забывать, что на дворе XXI век, и он требует не только больших объемов добычи, но умения работать более эффективно. И эти требования сегодня сможет обеспечить только современная транспортно-логистическая сеть.

Здесь уместно вспомнить пример западногерманского Рура — важнейшего угледобывающего и промышленного района ФРГ. Конечно, нам до него еще далеко, но интенсивное индустриальное развитие территорий бассейна реки Рейн связывают, в первую очередь, именно с грамотной транспортной политикой.

Приведем еще один аргумент… По предварительным подсчетам, строительство железнодорожной ветки позволит в девять раз сократить стоимость доставки строительного камня из Глушковичского месторождения. Эта цифра неоднократно озвучивалась, но всегда находились и контраргументы, которые сегодня почему-то общественности неизвестны. Никто до сих пор не удосужился просчитать и экологические аспекты строительства, вероятно, нужно провести и опрос населения в деревнях, рядом с которыми, возможно, пролягут рельсы.

(окончание на 3-ей стр.)

Новая ветка принесет пользу и заводу, и району, и в целом стране. Была бы здесь железная дорога, тогда инвесторы выстроились в очередь, подметил руководитель одной из крупных прибалтийских компаний, побывавший в этих местах. И его слова нужно воспринимать без всякой иронии…

Юго-западный регион Гомельщины — настоящий полесский Клондайк со значительными запасами естественного и в то же время стратегического сырья. По данным Национальной академии наук, около 250 миллионов тонн составляют залежи бурых углей в Лельчицком месторождении, порядка 100 миллионов тонн — в Житковичском и Бриневском. А это почти готовое топливо для жилищно-коммунального хозяйства и нужд местной промышленности, отличная основа для получения удобрений и биостимуляторов роста растений. Более 100 миллионов тонн насчитывают запасы торфа в Ельском и Лельчицком районах. Богат этот край и на строительный песок, глинистые породы, горючие сланцы. Строительство железной дороги позволит приступить к их промышленному освоению.

Впрочем, это еще далеко не все положительные доводы… Как известно, недавно принята Программа развития Припятского Полесья, в которой большое внимание уделено развитию туризма. Благодаря стальной магистрали зарубежные и белорусские путешественники смогут без проблем добраться в один из самых отдаленных уголков республики и насладиться красотой этого удивительного края. Выиграют от этого и местные жители, которым по железной дороге будет легче добраться до Мозыря, Гомеля или Минска. Новая железнодорожная ветка — дорога Полесья в будущее. И какими бы ни были минусы, плюсы их, безусловно, перевешивают. Главное, чтобы проекты вновь не легли «под сукно».



Для справки.

Около 350 миллионов кубометров так называемых мигматитовых пород составляют запасы карьера с близким нашей газете названием — «Крестьянская нива». Он расположен рядом с поселком Глушковичи Лельчицкого района, где уже с 1975 года действует щебеночный завод — филиал предприятия «Гомельоблдорстрой». Месторождение гранита в Глушковичах уникально тем, что его разработка ведется дешевым открытым способом.

Гранит здесь снимают уступами — 10-метровыми слоями, и необычная дорога ко дну карьера вьется огромным серпантином. К тому же это самый твердый гранит в Европе, сертифицированный как марка М-1400. Это значит, что его запас прочности 1400 килограммов на квадратный сантиметр. К слову, у микашевичского гранита показатель на 200 килограммов меньше, а у зарубежных образцов — на все 500! Поэтому добываемый в Глушковичах камень дорогой, и добыча его весьма рентабельна. Стоимость кубического метра щебня на мировом рынке сегодня в пределах 10 долларов.

Александр Шевко, «БН».

В ТРОЙКЕ САМЫХ БЕДНЫХ НАРОДОВ ЕВРОПЫ

Жители Беларуси, Молдовы и Косова признаны самыми бедными в Европе. Это сообщает “EUobserver” со ссылкой на исследование немецкой социологической компании “GfK Geo Marketing”.

Согласно результатам исследования, жители Беларуси, Молдовы и Косова зарабатывают в 10 раз меньше, чем в среднем по Европе. В рамках исследования оценивались благосостояние и покупательная способность жителей 42 европейских стран.

Самыми богатыми признаны жители Лихтенштейна со среднедушевой покупательной способностью около 57 тыс. евро в год. Молдаване беднее их в 45 раз. Ближе всего к среднему уровню покупательной способности Европы — Испания, где этот показатель в расчете на одного жителя составляет в среднем около



13 тыс. евро в год. В странах—членах ЕС наибольшей покупательной способностью обладают жители Люксембурга, которые после уплаты налогов в среднем в год могут распоряжаться суммой в 28 тыс. 924 евро.

По показателю общего совокупного благосостояния лидером в Европе является Германия, за которой следуют Франция и Великобритания. На эти три страны приходится 47% европейского благосостояния. В первую десятку стран с наибольшим совокупным благосостоянием также вошли Польша и Турция.

В исследовании уделено внимание и оценке стран по уровню дисбаланса в доходах между столицами и регионами. Согласно полученным результатам, высокий дисбаланс отмечается во Франции, где жители Парижа в два раза богаче, чем регионов, и Болгарии, где четвертая часть благосостояния приходится на Софию, а также в Польше. Наибольшее равенство в доходах между столицей и регионами в Дании, где уровень доходов на душу населения в Копенгагене 23 тыс. 442 евро, а в наименее зажиточной области Северной Ютландии — 21 тыс. 33 евро.

“СН Плюс”.

"Міжволі параўноўваю ўкраінскую глыбінку з нашай..."

Нядаўна давялося пабываць ва Украіне. Правінцыяльны гарадок Алеўск — адно са старажытных паселішчаў, якое, як і мае родныя беларускія Глушкавічы, калісьці знаходзілася на тэрыторыі нашага Вялікага Княства Літоўскага. Дагэтуль горад упрыгожвае старадаўні літоўскі (беларускі) герб "Пагоня". Яго са здзіўленнем і радасцю ўбачыў ля каменнай Мікалаеўскай царквы на плошчы, дзе дагэтуль дзейнічае і вядомы Каралеўскі рынак.

Цікава, як жывецца ва ўкраінскай правінцыі, як тут праяўляе сябе мясцовая ўлада? Даведаўся: дэпутацкі корпус гарадской рады складаецца з 32 чалавек. Па партыйным спісе 12 дэпутатаў ішлі ад кіруючай Партыі рэгіёнаў, па чатыры — ад "Свабоды" і "Моцнай Украіны", па тры — ад кампартыі, "Бацькаўшчыны", па адным — ад "Фронту змен", Сацыялістычнай і Народнай партыі. Шырокі спектр палітычных сіл!.. З мінулага года дэпутатамі могуць стаць і беспартыйныя. У складзе галоўнага органа кіравання — прыватныя прадпрымальнікі, работнікі банкаў і фінансавых устаноў, прамысловасці, масавай інфармацыі, лясной гаспадаркі, устаноў самакіравання, ёсць і непрацуючыя пенсіянеры. Вось гэта бліжэй да дэмакратыі.

Выканаўчая ўлада ва Украіне, мне падаецца, у многім падобная на нашу. Але ёсць і адрозненні. Напрыклад, культура і турызм тут аб'яднаны ў адно міністэрства. Гэтак, як адукацыя, спорт, маладзёжная палітыка, што дапамагае пазбягаць непатрэбнага дубліравання. У прамысловасці і сельскай гаспадарцы, на жаль, сітуацыя пакуль нестабільная. Найбольш балючая праблема для ўсіх — цана на газ... Але тут бурна развіваецца прадпрымальніцтва, яно адчувальна падстаўляе плячо дзяржаве.

Цікава, што Украіна працягвае выплаты ўкладчыкам былога Сбербанка СССР. Ужо многім вярнулі грошы. А ў гэтым годзе з дзяржбюджэту на гэтыя мэты выдзяляецца яшчэ 8 мільярдаў грывень.



Алеўскі раён часткова забруджаны радыенуклідамі, і яго жыхары па-ранейшаму карыстаюцца многімі льготамі, выходзяць раней тэрміну на пенсію. 14 снежня ўся краіна адзначае Дзень ліквідатара. А ў нас ліквідатары з гэтага года сталі проста "пацярпелымі". Ва Украіне былыя ліквідатары-чарнобыльцы — моцная грамадская сіла, з ёю лічыцца ўлада. Яны выхоўваюць у моладзі патрыятычныя пачуцці, адданасць сваёй радзіме, як і ўдзельнікі Другой сусветнай вайны.

Дарэчы, адзначаецца ў іх і Дзень партызанскай славы. У Беларусі, якая ў гады Вялікай Айчыннай вайны была партызанскай рэспублікай, што прызнанана ўсімі, такога свята няма. А чаму?

Праходзячы па Каралеўскім рынку, наведваючы крамы ў гарадку і ў прыгранічнай украінскай вёсцы Майдан-Капішчанскі, заўважаеш, што цэны на многія прадуты — цукар, муку, рыбу, алей, ласункі, цукеркі, садавіну і гародніну — ніжэйшыя, чым у нас. Гэта тычыцца і іншых тавараў, у тым ліку і беларускіх. З гэтай прычыны жыхары суседніх беларускіх раёнаў — Лельчыцкага, Жыткавіцкага і Петрыкаўскага — імкнуцца трапіць сюды "на папас". Шмат прыязджае прадпрымальнікаў — не толькі з Гомельшчыны, але і з Міншчыны. Шлях іх ляжыць ад аптовага рынку ў Хмяльніцкім. А ў партовай Адэсе тавары яшчэ таннейшыя. І гэта пры тым, што, як вядома, ва Украіне даражэйшыя, чым у Беларусі, паліва і газ.

Вяртаючыся дадому, назіраеш: уздоўж дарогі часта сустракаюцца магазіны і месцы адпачынку, нават прыдарожная лазня трапілася. А на беларускім баку іншы малюнак. Амаль да Жыткавіч (а гэта 100 кіламетраў) ніякага прыдарожнага сэрвісу. У саміх Глушкавічах, дзе знаходзіцца пераход праз мяжу, колькі год таму намячалася будаўніцтва аўтазаправачнай станцыі, кафэ і іншых патрэбных аб'ектаў. Справа пакуль ні з месца.

На жаль, ва ўкраінскай глыбінцы назіраецца беспрацоўе, моладзь нярэдка выязджае на заробкі. У адрозненне ад беларусаў, якія шукаюць шчасце часцей у Расіі, тутэйшыя жыхары едуць больш у краіны Еўрасаюза і Паўднёва-Заходняй Азіі. Улады не чыняць ім перашкод.

Яшчэ прыемнае ўражанне: ёсць чаму павучыцца нам, беларусам, і ў адносінах паўднёвых суседзяў да роднай мовы. Яны валодаюць ёю і карыстаюцца, хаця і рускую добра ведаюць.

Уладзімір Мікалаевіч ЗУБРЭЙ, ("НВ"), жыхар в.Глушкавічы Лельчыцкага р-на.

"НАШИ ВЕСТИ". НЕЗАВИСИМЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ.

Печатается на белорусском и русском языках.

Распространяется бесплатно. Тираж 299 экземпляров.

Редакция не несёт ответственности за содержание и факты, изложенные в статьях. Материалы могут печататься с целью дискуссии.

Адрес для писем: nashivesti2012@gmail.com